ANEXO 4.1.

POLÍTICA TARIFÁRIA E REMUNERAÇÃO NOS CONTRATOS DE PERMISSÃO

PREFEITURA DE
SÃO PAULO
TRANSPORTES

MINUTA

4.1. POLÍTICA TARIFÁRIA

4.1.1. Introdução

4.1.2. Bilhete Único e política tarifária

4.1.3. Integração com outros modais

4.1.4. Remuneração dos Operadores

4.1.5. Adicional Combustível Não Fóssil

4.1.6. Tabelas

4.1.7. Reajuste da Remuneração

MINUTA

4.1. POLÍTICA TARIFÁRIA

4.1.1. Introdução

Cabe ao Poder Público Municipal a definição da política tarifária aplicada aos serviços de Transporte Coletivo Público da cidade de São Paulo. A Lei Orgânica do Município estabelece, em seu artigo 178, que: "As tarifas dos serviços públicos de transporte são de competência exclusiva do Município, e deverão ser fixadas pelo Executivo..." E a Lei Municipal nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, complementa, em seu artigo 27, que "As tarifas dos serviços de Transporte Coletivo Público de Passageiros serão fixadas, e, quando necessário, revisadas e reajustadas por ato do Poder Executivo..."

Na cidade de São Paulo, a política tarifária é dissociada da remuneração dos operadores.

A tarifa básica vigente desde 02 de junho de 2.013 é de R$ 3,20, conforme Decreto Municipal 53.935 de 24 de maio de 2013.

A tarifa dos estudantes tem desconto de 50% da tarifa básica. Os estudantes têm direito, em média, a 48 tarifas mensais, o que equivale aproximadamente ao número de viagens de ida e volta dos dias úteis.

A gratuidade nos transportes coletivos aos idosos com mais de 65 anos de idade foi estabelecida no artigo 230 – parágrafo 2º da Constituição Federal de 1988. Em São Paulo, a isenção é concedida aos homens com mais de 65 anos, e às mulheres foi estendido o benefício a partir dos 60 anos, de acordo com a Lei Municipal nº 11.381, de 17/06/93.

Também é concedida gratuidade a pessoas portadoras de deficiências (física, visual, auditiva, mental/intelectual), temporária ou permanente, residentes na cidade ou na Região Metropolitana de São Paulo. A concessão do benefício segue a legislação em vigor (Leis Municipais nºs 11.250/92 e 14.988/09, e Portaria Intersecretarial nº 001/11-SMT/SMS).

MINUTA

Todos os usuários com direito a desconto tarifário e a gratuidade (idosos e deficientes) são cadastrados e possuem um tipo de cartão identificado, inclusive com fotografia, para que não possam ser utilizados por terceiros..

4.1.2. Bilhete Único e política tarifária

Até 2004, a política tarifária do Município de São Paulo consistia em uma tarifa única por trecho de viagem: as integrações sem cobrança de nova tarifa ocorriam apenas nos terminais de transferência, constituindo área paga.

A partir de 2004, com a implantação do Bilhete Único, a política tarifária passou a consistir em uma tarifa única por viagem, e temporal: o usuário pode utilizar até 4 veículos em um intervalo de tempo para realizar a sua viagem, pagando uma única tarifa. Esta ampliação do conceito tarifário foi possível com a implementação de um sistema de bilhetagem eletrônica, inexistente até então.

O tempo para efetuar a viagem depende do tipo de cartão. Para o cartão do tipo Comum, as integrações podem ser efetuadas num período de até 3 horas, e para os cartões de Vale-Transporte e Estudante, o período é de até 2 horas. Nos domingos e feriados, para os cartões do tipo Comum pré-carregados com última carga igual ou superior a 4 tarifas básicas, o período de integração é de 8 horas, permitindo assim que o usuário possa utilizar uma única tarifa para a ida e volta de sua viagem, seja lazer ou não. Em resumo, com o advento do Bilhete Único, houve uma expansão das possibilidades de utilização da rede de transporte pelo usuário, que pode se transferir de um veículo a outro, em qualquer ponto da cidade, sem a necessidade de ir até os terminais de transferência.

Para usufruir dessas possibilidades de integração, o usuário deverá dispor do Bilhete Único. Sem o Bilhete Único, o usuário pode pagar a tarifa em dinheiro no ato da realização de sua viagem, mas não poderá fazer integrações sem o pagamento de nova tarifa. Para o usuário com Bilhete Único sem crédito, o cobrador validará seu Bilhete Único no momento do pagamento em dinheiro do primeiro trecho da viagem, possibilitando-lhe o direito de realizar a integração.

MINUTA

Em 2013 será implantado o Bilhete Único temporal, que será mensal, podendo também futuramente ser implantado o Bilhete Único diário ou semanal. Com isso, o usuário desembolsará um valor único para uso da rede de transporte em um período temporal bem mais amplo que o atual, sem ficar restrito à tarifa por viagem. Com o Bilhete Único Mensal, após a primeira utilização, o usuário poderá viajar por até 30 dias, sem pagamento de nova tarifa. Dessa forma, o Bilhete Único temporal permitirá aumentar ainda mais a mobilidade do usuário, incentivando o uso do transporte público na cidade de São Paulo.

4.1.3. Integração com outros modais

O sistema municipal de ônibus está integrado com outros modais de transporte coletivo: sistema metro-ferroviário e sistema de ônibus metropolitano. Os convênios celebrados entre os partícipes envolvidos estabelecem as regras de integração.

- **Integração com o sistema de metro-ferroviário (Metrô, ViaQuatro e CPTM)**

A partir de 30/12/2005, o Bilhete Único passou a ser utilizado também na integração tarifária do ônibus com o sistema metro-ferroviário. Nessa integração, estão previstas viagens com até 3 transferências (4 trechos de viagem), mas apenas um desses trechos da viagem pode ser efetuada no sistema metro-ferroviário. O embarque no sistema metro-ferroviário deve ser efetuado nas primeiras 2 horas contadas a partir do primeiro registro.

Na integração com o sistema metro-ferroviário há o pagamento de um acréscimo tarifário. A tarifa de integração atual é de R$ 5,00, representanto, portanto, um desconto para o usuário de 21,9% em relação à soma das tarifas dos dois modais (R$ 6,40, sendo atualmente R$ 3,20 em ambos os sistemas, ônibus e trilhos). Assim, no primeiro trecho da viagem é descontado do Bilhete Único do usuário o valor da tarifa básica do respectivo sistema (R$ 3,20), e ao se integrar com o outro sistema, é descontado o complemento de R$ 1,80.

MINUTA

A atual partição da receita oriunda da tarifa integrada de R$ 5,00 é de R$ 2,39 para o sistema de ônibus municipal (desconto de 25% da tarifa básica) e de R$ 2,61 para o sistema metro-ferroviário (desconto de 18% da tarifa básica).

A Tabela 1 a seguir apresenta a evolução da tarifa básica do sistema de ônibus municipal, bem como da tarifa integrada com o sistema metro-ferroviário (Metrô/Via Quatro/CPTM), desde o início da integração, em 30/12/2005..

Valores em R$

Data	Tarifa Básica Sistema de Ônibus Municipal	Tarifa Básica Sistema metro-ferroviário (Metrô ViaQuatro CPTM	Soma Tarifas	Tarifa Integração	Diferença	Desconto %	Partição Sistema Ônibus Municipal	Partição Sistema Trilhos
30/12/2005	2,00	2,10	4,10	3,00	1,10	26,8%	1,45	1,55
30/11/2006	2,30	2,30	4,60	3,50	1,10	23,9%	1,75	1,75
9/2/2008	2,30	2,40	4,70	3,65	1,05	22,3%	1,75	1,90
9/2/2009	2,30	2,55	4,85	3,75	1,10	22,7%	1,75	2,00
4/1/2010	2,70	2,55	5,25	4,00	1,25	23,8%	2,00	2,00
9/2/2010	2,70	2,65	5,35	4,07	1,28	23,9%	2,00	2,07
5/1/2011	3,00	2,65	5,65	4,29	1,36	24,1%	2,22	2,07
13/2/2011	3,00	2,90	5,90	4,49	1,41	23,9%	2,22	2,27
12/2/2012	3,00	3,00	6,00	4,65	1,35	22,5%	2,22	2,43
02/6/2013	3,20	3,20	6,40	5,00	1,40	21,9%	2,39	2,61

MINUTA

- **Integração com o sistema de ônibus metropolitano (EMTU)**

A integração com o sistema metropolitano de transporte coletivo por ônibus, gerenciado pela EMTU, ocorre atualmente em 3 terminais de integração: Terminal São Mateus, Terminal Sacomã e Terminal Grajaú.

No Terminal São Mateus, gerenciado pela EMTU, a integração ocorre sem a utilização do Bilhete Único. O Terminal é fechado, e a integração ocorre fisicamente, com os usuários entrando pela porta traseira dos veículos, sem passar pela catraca dos ônibus e sem pagamento de nova tarifa. É o mesmo modelo de integração no interior dos terminais que vigorava antes da implantação do Bilhete Único em São Paulo, com base em área paga. Cada

sistema arrecada a tarifa em um dos sentidos da viagem do usuário, portanto, o desconto tarifário concedido é de 50% da tarifa básica de cada sistema. A receita dos passageiros lindeiros no Terminal São Mateus é rateada entre os sistemas.

No Terminal Sacomã, a integração é efetuada, operacionalmente, com os cartões de Bilhete Único e BOM (cartão eletromagnético do sistema intermunicipal), através de aparelhos transferidores de direito de integração (TDI), como ocorre também no Terminal Grajaú. A tarifa de integração é composta pela tarifa com desconto de cada modal, desconto este definido de forma autônoma pelas partes. A distribuição da receita é efetivada a partir do encontro de contas das receitas envolvidas, considerando o desconto tarifário concedido pelos partícipes.

No Terminal Grajaú, a integração também é operacionalizada com o uso dos cartões de Bilhete Único e BOM, através dos aparelhos transferidores de direito de integração (TDI). A tarifa de integração consiste na soma das tarifas básicas dos sistemas municipal e metropolitano, subtraindo-se os descontos de cada sistema. É efetuado encontro de contas das receitas tarifárias envolvidas, considerando o desconto tarifário concedido pelos partícipes

MINUTA

4.1.4. Remuneração dos Operadores

A remuneração do operador será calculada diariamente conforme demanda transportada e qualidade da oferta dos serviços, acrescida de outras eventuais parcelas que se tornarem necessárias na execução do contrato, em função de particularidades não previstas no Edital.

A remuneração diária do operador será calculada da seguinte forma:

$$\mathbf{R = Pa + RP \ x \ Pb \pm Comb}$$

onde:

R - Remuneração diária

Pa - Parcela A da Remuneração, vinculada à qualidade da oferta dos serviços

RP - Remuneração por passageiro (Tabela 2)

Pb - Parcela B da Remuneração, vinculada à demanda transportada

Comb - Adicional de custo de combustíveis não fósseis

e:

$$\mathbf{Pa} = \frac{(\mathbf{V\ x\ 0,5})\mathbf{x}\ \left[\mathbf{1} + \left(\frac{\mathbf{FPE_n}}{\mathbf{FPE_0}} - \mathbf{1}\right) + \mathbf{0,59\ x}\ \left(\frac{\mathbf{HO_n}}{\mathbf{HO_0}} - \mathbf{1}\right)\right]}{\mathbf{quantidade\ de\ dias\ no\ mes}}\ \mathbf{x\ FR_n\ x\ FCO}$$

onde:

V - valor mensal constante por veículo da frota operacional dia útil (pico manhã) (Tabela 3)

FPE0 - valor constante, correspondente ao índice de frota patrimonial equivalente de referência do contrato (Tabela 3)

FPEn - Índice de frota patrimonial equivalente aplicável no dia n

O valor de FPEn será resultante do valor médio da frota patrimonial, considerando valores específicos para cada veículo (Tabela 4).

O FPE por veículo é resultante da aplicação da equivalência de custo operacional entre tecnologias veiculares, considerando como referência o veículo Básico, igual a 1.

Os valores de FPE por veículo serão revistos periodicamente, a critério do Poder Público.

O valor de FPEn será atualizado mensalmente, considerando a posição da frota patrimonial do último dia do mês, aplicável no mês subsequente.

MINUTA

Para novas tecnologias não previstas na tabela anterior, a SPTrans irá calcular o fator de equivalência de frota com base nos mesmos critérios metodológicos.

A planilha de custo por tecnologia, a preços de maio/13, está apresentada a seguir, cuja aplicação se limita ao cálculo da equivalência por veículo.

HO0 - Valor constante, correspondente ao número de horas operadas anualmente por veículo de referência do contrato (Tabela 3)

HOn- Horas operadas anualmente por veículo, aplicável no dia n

O valor de HOn será calculado com a aplicação da seguinte fórmula:

$$HO_n - (242 \text{ x } HVD_u \text{ x } FO_u + 58 \text{ x } HVD_s \text{ x } FO_s + 65 \text{ x } HVD_d \text{ x } FO_d) \,/\, FO_u$$

onde:

HVDu,s,d - Horas / veículo por dia tipo (útil, sábado e domingo)

FOu,s,d - Frota operacional pico manhã por dia tipo (útil, sábado e domingo) aplicável no dia n

O valor de HOn será calculado em função das informações contidas nas OSO's (Ordens de Serviço Operacionais), e atualizado a cada seis meses, ou em menor periodicidade, por iniciativa do Poder Concedente.

FO0 - valor constante, correspondente à frota operacional pico manhã dia útil de referência do contrato (Tabela 3)

FRn - Frota de referência aplicável no dia n

O valor de FRn será atualizado mensalmente.

Se frota operacional equivalente aplicável no dia n (FOn x FPEn) for menor do que a frota operacional equivalente inicial (FO0 x FPE0) então:

$$\mathbf{FR_n = FO_0 + \left\{\left[\frac{FO_n \text{ x } FPE_n}{FO_0 \text{ x } FPE_0} - 1\right] \text{ x } P + 1\right\}}$$

onde:

P - Fator de transferência dos ganhos de eficiência e produtividade, igual a 0,5

Se frota operacional equivalente aplicável no dia n for maior ou igual à frota operacional equivalente no momento inicial então:

$$\mathbf{FRn = FOn}$$

Transferências de serviços para outros concessionários ou permissionários do sistema não poderão ser consideradas para efeito de produtividade e cálculo da Frota de referência (FRn).

MINUTA

FCO - Fator de Ajuste da Oferta Realizada, onde:

$$\mathbf{FCO = (O_{pico\ manhã} + O_{entre\text{-}pico} + O_{pico\ tarde} + O_{fora\ do\ pico} + O_{sábado} + O_{domingo})\ /\ 6}$$

sendo:

Operíodo - oferta em determinado período, limitado no máximo a 1, sendo:

Operíodo = oferta realizada / (oferta programada x 0,97)

Período - pico manhã, entre-pico, pico tarde, fora do pico, sábado e domingo

Pico manhã - Período das 05:01 às 09:00 dos dias úteis

Entre pico - Período das 09:01 às 17:00 dos dias úteis

Pico tarde - Período das 17:01 às 21:00 dos dias úteis

Fora do Pico - Período das 21:01 às 05:00 dos dias úteis

Sábado - Período das 00:00 às 23:59 do sábado

Domingo - Período das 00:00 às 23:59 do domingo

Será adotada uma tolerância de 10 minutos para o cumprimento das viagens programadas.

O valor de FCO será atualizado mensalmente, aplicando-se no mês subsequente o realizado do mês anterior ao da referência de operação.

$$\mathbf{Pb = \frac{FPE_n}{FPE_0}\ x\ 0,5\ x\ PT_n\ x\ FI}$$

onde:

PTn - Passageiros totais transportados no dia n

FI - Fator de Integração, limitado ao valor máximo de 1; calculado com referência a um mês e aplicável nos dias do mês subsequente

$$\mathbf{FI=\ FI_0/(PT_s/Pg_s\ )}$$

onde:

MINUTA

FI0 = Valor constante, correspondente ao Fator de Integração de referência do contrato (Tabela 7)

PTs - Com base no total de passageiros transportados no mês, realiza-se o expurgo dos dias atípicos e calcula-se a média de passageiros nos dias úteis, sábados e domingos. Das médias obtidas, considera-se a demanda de uma semana padrão de 5 dias úteis, 1 sábado e 1 domingo

Pgs - Com base no total de passageiros pagantes no mês (primeiro embarque com desconto de crédito do cartão), realiza-se o expurgo dos dias atípicos e calcula-se a média de passageiros pagantes nos dias úteis, sábados e domingos. Das médias obtidas, considera-se a demanda de uma semana padrão de 5 dias úteis, 1 sábado e 1 domingo

No caso do Bilhete Mensal, será equiparado ao passageiro pagante todo registro efetuado a cada período de três horas, limitado ao volume mensal por cartão de 46 registros.

MINUTA

4.1.5. Adicional Combustível Não Fóssil

Será calculado, para cada combustível, e em comum acordo entre o operador e a SPTrans, a diferença entre o custo com combustível do veículo com o diesel e o combustível em análise, considerando o custo em R$/km de cada combustível, em função dos índices de consumo e preços destes.

Os volumes adquiridos de combustível renovável deverão ser comprovados através das Notas Fiscais de compra.

4.1.6. Tabelas

em R$/passag.

Área de Permissão	RP
1.0	1,4589
2.0	1,4429
3.0	1,3690
3.1	1,9989
4.0	1,6212
4.1	1,2991
5.0	1,5674
6.0	1,4957
6.1	1,6063
7.0	1,6160
8.0	1,7653
8.1	1,6749

Tabela 2:. **Permissão - Remuneração por passageiro**

Área de Permissão	Valor de V / mês	Valor de FO_0	Valor de FPE_0	Valor de HO_0 /ano
1.0	27.556	729	0,904	4.652
2.0	27.958	548	0,931	4.652
3.0	26.992	474	0,895	4.652
3.1	26.788	151	0,887	4.652
4.0	27.501	493	0,899	4.652
4.1	27.718	607	0,901	4.652
5.0	29.781	649	0,962	4.652
6.0	28.146	590	0,931	4.652
6.1	26.711	508	0,903	4.652
7.0	27.678	609	0,911	4.652
8.0	28.012	284	0,924	4.652
8.1	26.601	160	0,901	4.652

Tabela 3:. **Permissão – Parcela A: valores de V, FO0, FPE0 e HO0**

Tipo de Veículo	FPE por veículo
Biarticulado	1,604
Articulado 23 mts	1,524
Articulado	1,407
Padron Etanol 15 mts	1,344
Padron 15 mts	1,295
Padron Etanol	1,201
Padron	1,159
Básico	1,000
Midiônibus	0,964
Miniônibus	0,883

Tabela 4:. **. Índice de Frota Patrimonial por Veículo .**

MINUTA

MINUTA

TIPO DE VEÍCULO	Midiônibus	Miniônibus	Básico	Padron Etanol	Padron	Padron Etanol 15mts	Padron 15mts	Articulado	Articulado 23mts	Biarticulado
Dados Operacionais										
Percurso Médio Mensal - Km/mês	6.055	6.055	6.055	6.055	6.055	6.055	6.055	6.055	6.055	6.055
% km ociosa	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%
PMM c/ ociosa	6.237	6.237	6.237	6.237	6.237	6.237	6.237	6.237	6.237	6.237
Preço do Veículo	230.000	185.000	250.750	475.000	415.000	660.000	582.850	660.000	850.000	921.518
Preço pneu	280	280	1.120	1.364	1.364	1.364	1.364	1.364	1.364	1.364
Preço câmara			62	73	73	73	73	73	73	73
Qtdade pneus	6	6	6	6	6	8	8	10	10	14
Preço do veículo sem pneus	228.320	183.320	243.658	466.378	406.378	648.504	571.354	645.630	835.630	901.400
Idade Média	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
Valor residual	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%
Vida útil (em anos)	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
% Remuneração de capital ao ano	9%	9%	9%	9%	9%	9%	9%	9%	9%	9%
Consumo l/ km	0,4000	0,3000	0,4600	0,5500	0,5500	0,6500	0,6500	0,7100	0,7500	0,8000
Diesel R$ / l	2,138	2,138	2,138	2,138	2,138	2,138	2,138	2,138	2,138	2,138
Diesel por km	0,8552	0,6414	0,9835	1,1759	1,1759	1,3897	1,3897	1,5180	1,6035	1,7104
Lubrificante/km	0,0230	0,0230	0,0230	0,0230	0,0230	0,0230	0,0230	0,0675	0,0675	0,0816
Rodagem/km	0,1000	0,0677	0,1000	0,1200	0,1200	0,1600	0,1600	0,2000	0,2000	0,2760
Custo Variável / km	0,9782	0,7321	1,1065	1,3189	1,3189	1,5727	1,5727	1,7855	1,8710	2,0680
Dados de Custo - em R$ / mês										
CV / Veículo	R$6.101	R$4.566	R$6.901	R$8.226	R$8.226	R$9.809	R$9.809	R$11.136	R$11.669	R$12.898
Diesel	R$5.334	R$4.000	R$6.134	R$7.334	R$7.334	R$8.667	R$8.667	R$9.467	R$10.001	R$10.667
Lubrificante	R$143	R$143	R$143	R$143	R$143	R$143	R$143	R$421	R$421	R$509
Rodagem	R$624	R$422	R$624	R$748	R$748	R$998	R$998	R$1.247	R$1.247	R$1.721
Depreciação + Remuneração	R$3.141	R$2.602	R$3.325	R$6.109	R$5.390	R$8.288	R$7.364	R$8.398	R$10.672	R$11.460
Veículo	R$2.729	R$2.191	R$2.912	R$5.574	R$4.857	R$7.750	R$6.828	R$7.716	R$9.987	R$10.773
Validadores	R$34	R$34	R$34	R$34	R$34	R$34	R$34	R$34	R$34	R$34
AVL	R$107	R$107	R$107	R$107	R$107	R$107	R$107	R$107	R$107	R$107
Almoxarifado	R$87	R$85	R$87	R$110	R$108	R$112	R$110	R$140	R$143	R$145
Instalações	R$184	R$184	R$184	R$284	R$284	R$284	R$284	R$400	R$400	R$400
Manutenção Validadores	R$39	R$39	R$39	R$39	R$39	R$39	R$39	R$39	R$39	R$39
Manutenção de AVL's	R$30	R$30	R$30	R$30	R$30	R$30	R$30	R$30	R$30	R$30
Peças e Acessórios	R$1.903	R$1.528	R$2.030	R$3.886	R$3.386	R$4.323	R$3.809	R$4.304	R$4.875	R$5.258

Pessoal	R$16.358	R$16.358	R$16.358	R$16.358	R$16.358	R$16.358	R$16.358	R$16.921	R$16.921	R$16.921
Despesas administrativas	R$2.022	R$2.022	R$2.022	R$2.022	R$2.022	R$2.022	R$2.022	R$2.022	R$2.022	R$2.022
Sub Total	**R$29.594**	**R$27.145**	**R$30.705**	**R$36.670**	**R$35.451**	**R$40.869**	**R$39.430**	**R$42.850**	**R$46.227**	**R$48.627**
INSS Patronal	R$604	R$554	R$626	R$748	R$723	R$834	R$804	R$874	R$943	R$992
IR/CSSL	R$281	R$225	R$300	R$574	R$500	R$798	R$703	R$794	R$1.028	R$1.109
Custo por Veículo	**R$30.478**	**R$27.924**	**R$31.631**	**R$37.992**	**R$36.674**	**R$42.500**	**R$40.937**	**R$44.518**	**R$48.198**	**R$50.728**
FPE	**0,964**	**0,883**	**1,000**	**1,201**	**1,159**	**1,344**	**1,294**	**1,407**	**1,5237**	**1,604**

Tabela 5:. **. Tipo de Veículo**

Custo de Pessoal	Todos veículos, exceto Articulados e Biarticulados	Articulados e Biarticulados
1 - Dias Úteis	249	249
2 - Sábados	54	54
3 - Domingos/Feriados	62	62
4- Total (1 + 2 + 3)	365	365
Frota Operacional		
5 - Dia Útil	1,00	1,00
6 - Sábado	0,56	0,56
7 - Domingo	0,36	0,36
HVD		
8 - Dia Útil	14,19	14,19
9 - Sábado	15,18	15,18
10 - Domingo	15,71	15,71
11 - Sazonalidade Sábado ((9x6)/(8x5))	0,60	0,60
12 - Sazonalidade Domingo ((10x7)/(8x5))	0,40	0,40
13 - D.U.E (1+(2x11)+(3x12))	305,88	305,88
14 - Horas Operadas Anuais (13 x 8)	**4.339,10**	**4.339,10**
15 - Jornada Semanal	42	42
16 - Dias Trabalhados	6	6
17 - Jornada Diária	7	7
18 - Per. Refeição	0,5	0,5
19 - Per. Preparo	0,166666667	0,166666667
20 - Jornada Líquida (17 - 18 - 19)	6,33	6,33
21 - Dias Parados *	94	94
22 - Dias Trabalhados Anuais (4 - 21)	271	271
23 - Jornada de Trabalho Anual (22 x 20)	**1.716,33**	**1.716,33**
24 - FATOR DE UTILIZAÇÃO 1	2,5281	2,5281
25 - Ajuste de Escala	3%	3%
Cálculo do F.U. do Motorista	**2,60**	**2,60**
Salário Motorista c/ horas extras	2032,43	2032,43
Salário Cobrador c/horas extras	1174,29	1174,29
% Encargos	0,3816	0,3816
Custo Motorista e Cobrador	4.430	4.430
Custo Operação mot e cobrador	**11.537**	**11.537**
SALÁRIO FISCAL	2.139,61	2.139,61
F.U. FISCAL	0,2759	0,2759
CUSTO FISCAL	590,34	590,34
SALÁRIO MANUTENÇÃO	2.571,84	2.571,84
F.U. MANUTENÇÃO	0,5640	0,7429
CUSTO MANUTEÇÃO	1.450,40	1.910,53
BENEFICIOS	574,49	574,49
F.U. OPERAÇÃO+MANUTENÇÃO	4,8399	5,0188
CUSTO BENEFÍCIO	2.780,44	2.883,22
CUSTO DE PESSOAL	16.358	16.921

Tabela 6:. . **Custos**

MINUTA

Área de Permissão	Valor de FI_0
1.0	1,8165
2.0	1,7152
3.0	1,5915
3.1	1,5915
4.0	1,7198
4.1	1,7198
5.0	1,7632
6.0	1,7499
6.1	1,7499
7.0	1,8779
8.0	1,6779
8.1	1,6779

Tabela 7:. **. Permissão: Fator de Integração de referência do contrato**

4.1.7. Reajuste da Remuneração

O valor da Remuneração Mensal de Referência ofertada pelo operador será reajustado anualmente, considerando como mês base (P_0) aquele referente à data-limite para apresentação da proposta ou da eventual repactuação de preços.

O contrato poderá ser repactuado, observado o interregno mínimo de um ano, a contar da data do orçamento efetuado em maio de 2013, precedida de demonstração analítica e fundamentada do aumento dos custos.

O percentual de reajuste da remuneração será definido pela aplicação da seguinte fórmula paramétrica:

$$\mathrm{R} = 0{,}8 \times \text{IPC-FIPE} + 0{,}2 \times \text{Diesel}$$

onde:

R - percentual de reajuste

IPC-FIPE - variação do Índice de Preços ao Consumidor da Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas

Diesel - variação do preço do diesel utilizado, conforme Pesquisa de Preços da ANP – Agência Nacional de Petróleo, considerando a coleta mensal no Município de São Paulo – Preço Distribuidora – Preço Médio

MINUTA

Na eventual descontinuidade desses índices, o Poder Público adotará índice substituto que melhor se aproxime do índice descontinuado.

Na remuneração do operador, o percentual de reajuste será aplicado no valor da Remuneração por passageiro (RP) e no valor mensal por veículo da frota operacional dia útil – pico manhã (V).

MINUTA